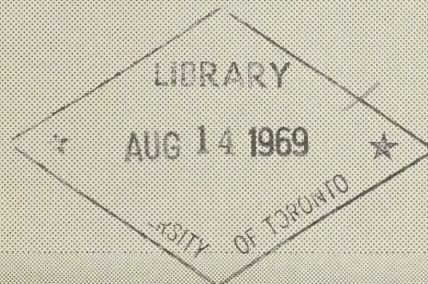


CAI
29
2001
-3 J

3 1761 11648955 0

C air traffic control r eer



Information Services Div.

department of transport
canada

PRODUCED BY THE
INFORMATION SERVICES DIVISION,
UNDER THE AUTHORITY OF THE MINISTER,
DEPARTMENT OF TRANSPORT,
OTTAWA, CANADA.

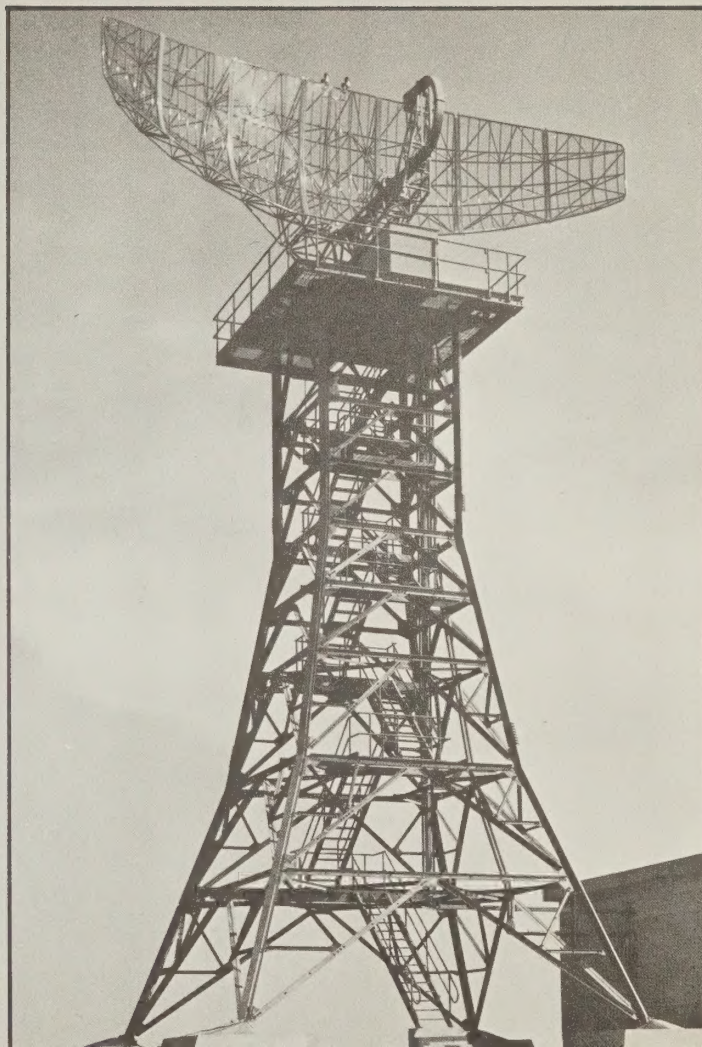
THE QUEEN'S PRINTER
OTTAWA, 1969

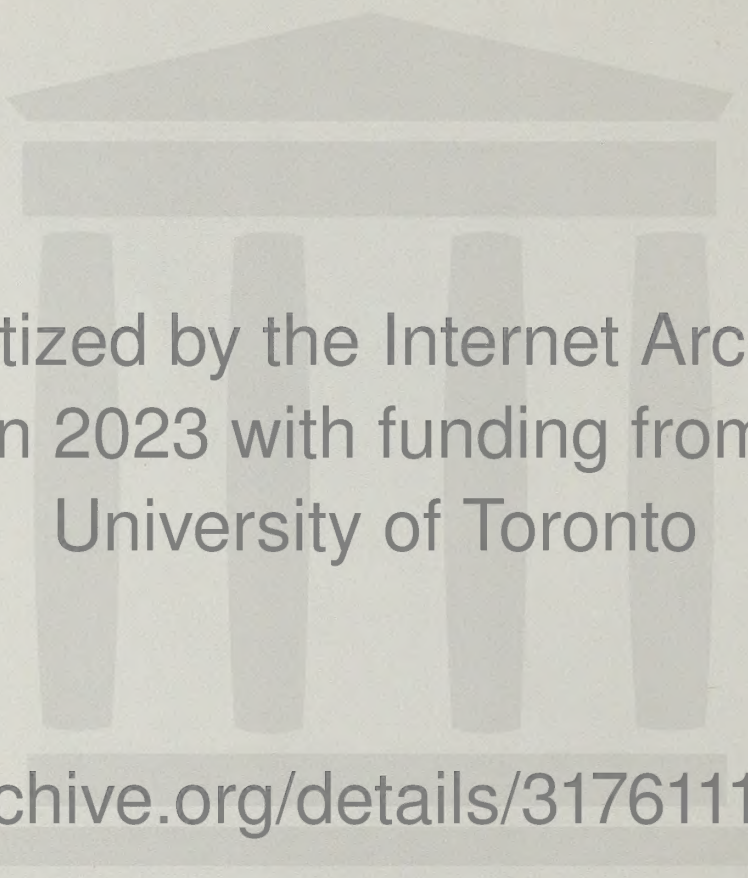


CHL T-15
17011

IF YOU HAVE THE QUALIFICATIONS
THE DEPARTMENT OF TRANSPORT
AIR SERVICES
AIR TRAFFIC CONTROL
OFFERS YOU
A RESPONSIBLE, CHALLENGING CAREER
IN THE PUBLIC SERVICE OF CANADA

*The powerful radar unit at Ottawa International Airport scans
the skies within a radius of 150 miles of the control tower.*





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116489550>

The huge jet liner, its engines already blasting a hot-air hurricane, sits on the apron outside Montreal International Airport's terminal building. Up front, the pilot and his crew methodically go through their pre-flight check of instruments and controls.

Then comes the word from the control tower.

"ATC clears Air France Zero Three Zero to Orly airport via Victor 316 ... high level 546 Quebec ..."

The pilot notes the tower's instructions and starts the big aircraft moving away from the terminal. Then comes the thundering take-off and the long climb into the eastern sky toward Europe.

From the moment the tower gives him clearance, the pilot knows that from take-off to landing at Orly Airport outside Paris, he has a safe channel of airspace reserved for his trans-ocean flight. He'll have no worries about conflicting air traffic, even though dozens of aircraft may be crossing the Atlantic in both directions at the same time.



Controllers in the tower at Montreal International Airport handle a heavy load of international air traffic.

The team of specialists charged with the heavy responsibility for controlling the thousands of flights in Canadian airspace, daily carrying tens of thousands of passengers in safety, is composed of air traffic controllers of the Department of Transport.

There are places on that team for physically fit Canadian high school graduates who want to build a career in one of the most challenging and satisfying occupations available to young people today.

The air traffic controller's work has its special rewards. These include something more than the return in terms of salary, which is good; the controller enjoys a special status in the world of aviation. The smooth and safe flow of air traffic at every major airport is dependent, in the main, upon the capacity of its air traffic controllers for clear thinking and their ability to make split-second decisions as the need arises. The controller doesn't have time to "look it up in the book". He has to know his business completely; when problems arise he has to arrive at the solution and apply it then and there. It is this challenge that gives this career a special appeal.

Air Traffic Control provides an environment ideally suited to those who would like to be a part of a progressive, dynamic and vital service. Few industries require the continual change and up-dating which the aviation industry demands.



A combination of the most modern equipment and highly skilled air traffic controllers in the Montreal area control centre keeps aircraft moving smoothly in and out of the international airport.



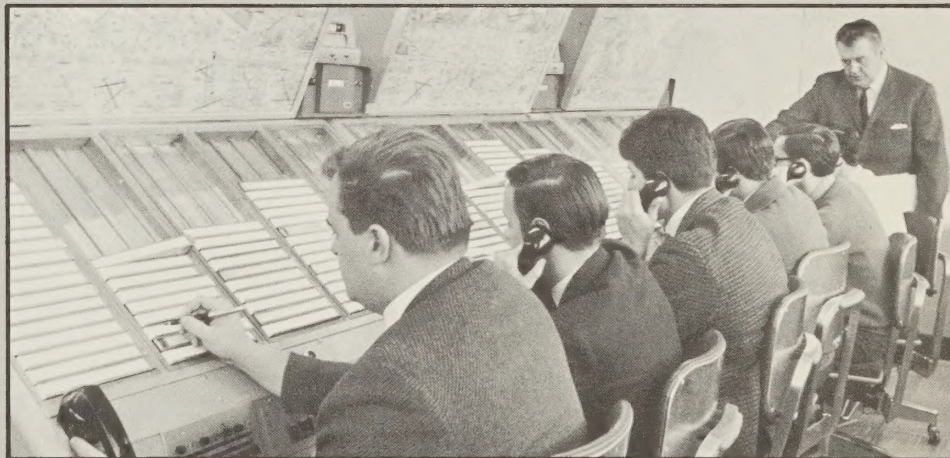
Air Traffic Control must constantly determine the need for and obtain or develop new equipment. It must also develop new operating methods to keep abreast of changes evolving from the use of larger, faster aircraft and to keep pace with the increasing numbers of aircraft.

The international character of air traffic control lends added interest to its aspects as a career. Pilots must be able to talk to control personnel, regardless of the country in which they operate. English is the principal language used in the international Air Traffic Control service. The ease of communication between controllers in different countries, because of the use of a single language, permits a rapid exchange of ideas and fosters a feeling of brotherhood and an understanding of each other's work and problems.

This booklet will give you the facts about a career in Air Traffic Control. If you are looking for a life that offers challenge, responsibility and recognition of your capabilities; if you are willing to apply yourself to a rigorous training program on an earn-while-you-learn basis, Air Traffic Control is the career for you.



Student air traffic controllers are seen learning to use flight data boards, on which they keep track of the movement of the various aircraft they are handling.





five jobs to challenge you

The work of air traffic controllers is divided into five specialized functions.

Ground Controllers

These control the movement of aircraft on the ground at an airport, as well as the movement of service trucks, construction equipment, snow removal machinery and other vehicles that operate on or near the runways of an airport. It is the ground controller's job to see that no vehicles are moving on or across a runway when it is needed for the landing or take-off of aircraft. The drivers of such equipment are required to ask for permission to move on or across a runway and must obey the ground controller's instructions at all times.

Airport Controllers

These are the air traffic controllers who direct aircraft taking off, landing or flying in the vicinity of an airport. Theirs is the task of issuing flight clearances and instructions that will ensure the safe, orderly flow of aircraft traffic and of seeing to it that efficient direction prevents pilots from being unnecessarily delayed.

They work, for the most part, by actually seeing the aircraft they control, although radar has been installed in many control towers to permit them to "see" beyond their normal visual range during periods of poor visibility.

Terminal Controllers

Terminal controllers direct the movement of aircraft flying "on instruments", arriving at and departing from major airports. These controllers usually are located in a room below the airport control tower. They are aided by radar and other electronic equipment of various types, with which they can determine the distance and direction of movement of the aircraft they can see as "blips" on their radar screens, and which are too distant to be under the control of the tower controllers.

Generally speaking, the terminal controller is ensuring the separation and movement of aircraft within a distance of approximately 30 miles of the airport.



An instructor, foreground, keeps an eye on the performance of student air traffic controllers during a training session at the Department of Transport Air Services School, Ottawa.

Area Controllers

These control aircraft flying under instrument flight rules along the airways which link all parts of Canada, after the airplanes have left the vicinity of an airport and the jurisdiction of tower and terminal controllers.

Area controllers reserve blocks of air space for each aircraft under their control, in order to keep them safely separated even if visibility conditions are so bad the pilots are unable to see the wing tips of their own aircraft.

Precision Approach Radar Controllers

Using a highly specialized radar device, these controllers are able to give guidance to aircraft landing under conditions of poor visibility.



An Air Traffic Controller, of necessity, must be endowed with qualities of sound judgement and be able to make firm, correct decisions and take precise action instantly as the need arises. The burden of responsibility that rests upon him is heavy.

Due to the speed of modern jet aircraft and the high density of traffic at major Canadian airports, the successful controller must be highly qualified and be able to carry out his duties in a calm, cool and professional manner even when working under considerable pressure for extended periods of time. These qualities are reviewed, therefore, during the candidate's period of training, in addition to his achievement scholastically.



who can qualify for air traffic control training?

An instructor stands by while a student air traffic controller learns the fine points of radar operation.



The Department of Transport Air Traffic Control Training course is open to qualified persons between the ages of 18 and 30 years.

They must have secondary school graduation.

They must be in satisfactory physical condition and pass a physical examination. Good eyesight and hearing are essential.

They must be personally suitable for the type of employment in which they will be engaged as air traffic controllers.

They must have good enunciation, as clear understanding of spoken messages is essential to successful control.

other important factors the applicant should consider



Applicants must be prepared to work rotating shifts to cover a 24-hour period and, although employment only in the area where they apply is usual, they must also be prepared to serve at any location in Canada where air traffic service may be provided.

Because applicants have to pass a stringent medical examination at their own expense prior to becoming licensed controllers, those who suffer from serious deficiencies in vision, are colour blind, have a speech impediment or hearing deficiency, would be wise to pursue another career that places less emphasis upon these physical deficiencies.

A pre-employment written examination and interview may be given to any applicant.



Controller uses precision approach radar to help guide pilot's angle of descent.

what is the training program offered by the department?

Phase 1

Successful candidates will receive orientation training in Regional training facilities and experience in operational units to gain knowledge of the job requirements and to become familiar with the technical aspects of the Air Traffic Control System. Normally this phase will last for approximately one year.

Phase 2

Following orientation, 20 weeks of theoretical and simulated operational training, including subjects related to the candidate's future responsibilities as a controller, will be given at the Department's Air Services School in Ottawa.

The student controller will have the benefit of modern training equipment and highly qualified instructors. Because of the importance of his place in aviation, the standards he must meet are of necessity at a high level.

Periodic examinations are conducted during this phase and on completion of training the Departmental licensing examination must be passed.

Phase 3

Practical "on-the-job" training in a Control Tower for a period of three to four months is required to gain further experience prior to issuance of the Air Traffic Controller's license.

An air traffic controller, gaining experience and proving his capability for higher positions, can advance beyond the grades already outlined. In time he can be promoted to shift supervisor or chief of an air traffic control unit. He can also move upward, on the basis of demonstrated ability and potential, to positions of broader responsibility at the Regional and Headquarters levels.



SALARY RANGES

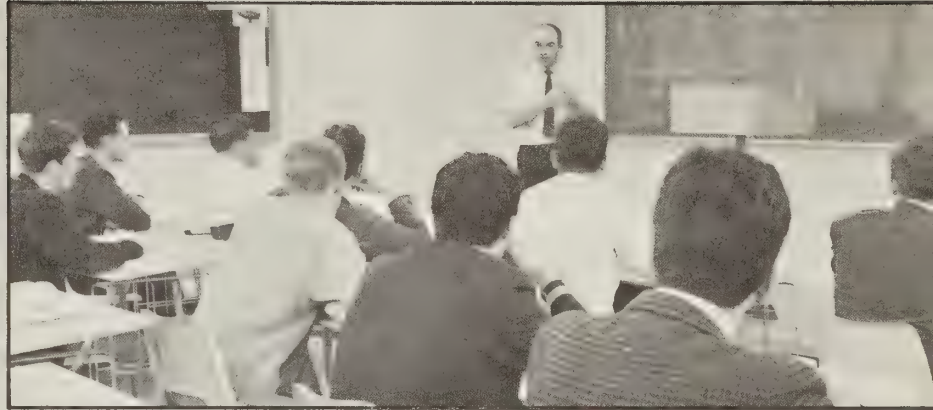
Air Traffic Controller \$350 to \$400
Trainee per month

AI.1 \$511 to \$ 608 per month
AI.2 \$609 to \$ 725 per month
AI.3 \$694 to \$ 827 per month
AI.4 \$784 to \$ 934 per month
AI.5 \$901 to \$1,073 per month

These rates of pay may be increased from time to time.

OTHER BENEFITS

- * Travelling expenses to the Air Services School, Ottawa
- * Free tuition and text books.
- * Removal expenses when transferred from one place of employment to another.
- * Approximately \$511 per month on completion of practical training.
- * Leave with pay, sick and pension benefits, etc., applicable to employees of the Government of Canada.



Classroom scene at the Department of Transport Air Services school at Ottawa International Airport.



how do I apply for air traffic control training?

Vacancies are advertised in major newspapers and on posters displayed in Post Offices, Canada Manpower Centres and other government buildings. If you are not in a position to refer to these easily, write to the nearest office of the Public Service Commission, or to the Public Service Commission head offices

in Ottawa. You can also apply or obtain additional information if required by writing to any of the six regional offices.

It is to your advantage to explain in detail on your application, your education, qualifications and other experience or training you may have that would

have a bearing on the employment you are seeking.

The foregoing has given you a fairly comprehensive picture of a career in air traffic control. If this career provides the challenge you desire, and you believe you can meet the basic qualifications, file an application TODAY!

Regional offices

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
739 West Hastings Street,
VANCOUVER 1, B.C.

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
Federal Building,
9820-107th Street,
EDMONTON, Alta.

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
Winnipeg General Post Office,
WINNIPEG 1, Man.

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
P.O. Box 7, Toronto Dominion
Centre,
King St. W.,
TORONTO 1, Ontario.

Director of Personnel, Air,
Department of Transport,
#3 Building,
Wellington Street,
OTTAWA, Ont.

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
Regional Administration Building,
Montreal International Airport,
DORVAL, P.Q.

Regional Director, Air Services,
Department of Transport,
P.O. Box 42,
MONCTON, N.B.

comment faire une demande d'inscription

L'exercice des fonctions de contrôleur.

L'exposé qui précède vous donne une image à peu près complète d'une carrière dans le service du contrôle de la circulation aérienne. Si cette carrière pouvez écrire au bureau le plus proche de la Commission de la Fonction publique ou au bureau de l'administration centrale de cet organisme, à Ottawa. Vous pouvez également présenter votre

demande, ou obtenir de plus amples renseignements, en vous adressant, par écrit, à l'un de nos six bureaux régionaux.

Il est à votre avantage de faire état, lors de votre demande, de votre degré d'instruction, de vos titres et qualités ainsi que de l'expérience ou de la formation que vous pourriez avoir acquises et qui pourraient être utiles dans

les bureaux de poste, les centres de la main-d'oeuvre et autres immeubles du gouvernement. Si vous ne pouvez pas facilement surveiller ces annonces, vous pouvez écrire au bureau le plus proche de la Commission de la Fonction publique ou au bureau de l'administration centrale de cet organisme, à Ottawa. Vous pouvez également présenter votre

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

739 ouest, rue Hastings

Vancouver 1 (C.-B.)

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

Immeuble fédéral

9820, 107^e rue

Edmonton (Alb.)

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

Hôtel des postes

Winnipeg 1 (Man.)

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

Boîte postale 7, Toronto

Dominion Centre

Rue King ouest

Toronto 1, (Ont.)

Directeur du personnel

Services de l'Air

Ministère des Transports

Immeuble n^o 3

Rue Wellington

Ottawa (Ont.)

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

Immeuble de l'Administration régionale

Aéroport international de Montréal

Dorval (Qué.)

Directeur régional des Services de l'Air

Ministère des Transports

Boîte postale 42

Moncton (N.-B.)

ÉCHELLE DES TRAITEMENTS

Contrôleur-stagiaire \$350 à \$400
de la circulation
aérienne
par mois

AI.1	\$511 à \$ 608 par mois
AI.2	\$609 à \$ 725 par mois
AI.3	\$694 à \$ 827 par mois
AI.4	\$784 à \$ 934 par mois
AI.5	\$901 à \$1,073 par mois

Ces traitements peuvent être augmentés
de temps en temps.

AUTRES AVANTAGES

- * Frais de voyage jusqu'à l'Ecole des Services de l'Air à Ottawa.
- * Enseignement et manuels gratuits.
- * Frais de déménagement dans le cas d'une mutation d'un lieu d'emploi à un autre.
- * Environ \$511 par mois après avoir terminé la formation pratique.
- * Vacances avec paye, assurance-maladie, pension de retraite et autres avantages consentis aux employés du gouvernement fédéral.



L'École des Services de l'Air du Ministère des Transports, à l'aéroport international d'Ottawa.



programme de formation



1^{re} phase

Les candidats reçus suivront un cours d'orientation dans les installations de formation régionales et acquerront de l'expérience dans les unités opérationnelles afin de connaître les exigences des tâches à remplir et de s'initier aux aspects techniques du système de contrôle de la circulation aérienne.

La durée de cette phase est d'habitude d'une année environ.

2^e phase

Après le cours d'orientation, les candidats suivront, à l'Ecole des Services de l'Air, à Ottawa, un cours de formation opérationnelle théorique et d'opérations simulées; ce cours portera aussi sur des sujets ayant trait aux responsabilités futures du candidat dans un poste de contrôleur.

L'élève-contrôleur aura l'avantage de se servir d'un matériel de formation moderne et profitera de l'enseignement d'instructeurs hautement qualifiés. Vu l'importance de son rôle dans l'aviation, il devra nécessairement répondre à des normes très élevées.

Des examens périodiques auront lieu au cours de cette phase et, à la fin du cours, les étudiants devront réussir à l'examen de licence de contrôleur du Ministère.

3^e phase

Pour acquérir plus d'expérience avant d'obtenir leur licence de contrôleur de la circulation aérienne, les candidats recevront une formation en cours d'emploi d'une durée de trois ou quatre mois en travaillant dans une tour de contrôle.

Un contrôleur qui a acquis de l'expérience et qui se révèle compétent et fait preuve d'aptitudes supérieures à la moyenne peut accéder à des classes plus élevées que celles qui sont décrites plus haut. Avec le temps, il peut être promu surveillant d'équipe ou chef d'une unité de contrôle de la circulation aérienne. Il peut même être appelé, en raison d'aptitudes et de possibilités manifestes, à assumer des postes comportant des responsabilités encore plus vastes au niveau régional et à l'administration centrale du ministère.

autres facteurs importants à considérer



Les candidats doivent accepter de travailler par roulement d'équipes couvrant une période de 24 heures; bien que leur lieu d'emploi soit habituellement dans la région où ils ont présenté leur demande, les candidats doivent être prêts à travailler n'importe où au Canada, aux endroits où un service de circulation aérienne est assuré.

Etant donné que les candidats doivent subir avec succès, et à leurs propres frais, un examen médical rigoureux avant d'obtenir leur licence de contrôleur, ceux qui souffrent d'une déficience sérieuse de la vue, les daltoniens, ceux qui ont un défaut de prononciation ou de l'ouïe, seraient bien avisés de suivre une autre carrière qui attache moins d'importance à ces défauts physiques.

Tout candidat peut être tenu de passer un examen écrit et être soumis à une entrevue avant qu'il ne soit engagé.



Un contrôleur a recours au radar d'approche de précision pour guider les pilotes dans les dernières phases précédant l'atterrissage.

qualités et titres exigés des candidats



Un instructeur observant un élève-contrôleur de la circulation aérienne alors qu'il étudie les aspects délicats du fonctionnement du radar.



Le cours de formation des contrôleurs de la circulation aérienne du ministère des Transports est offert aux personnes qui possèdent les qualités requises et qui sont âgées de 18 à 30 ans.

Les candidats doivent posséder un diplôme d'école secondaire.

Ils doivent jouir d'une bonne santé et subir avec succès un examen médical. Il est essentiel d'avoir de bons yeux et l'ouïe fine.

Ils doivent posséder des aptitudes personnelles qui conviennent au genre de travail qu'ils auront à effectuer en tant que contrôleurs de la circulation aérienne.

Ils doivent avoir une bonne diction; une bonne compréhension des messages parlés est essentielle à un contrôle efficace.



Un instructeur, au premier plan, surveille le travail des élèves-contrôleurs de la circulation aérienne qui suivent un cours de formation à l'École des Services de l'Air du Ministère des Transports, à Ottawa.

Contrôleurs régionaux

Ceux-ci contrôlent les aéronefs qui volent selon les règles de vol aux instru-
ments le long des routes aériennes qui
relient toutes les parties du Canada,
après que les avions ont quitté le voi-
sage d'un aéroport et la région qui relève
de la compétence de la tour de contrôle
et des contrôleurs de région terminale.

Les contrôleurs régionaux réservent
des blocs d'espace aérien pour tous les
aéronefs assujettis à leur contrôle afin
de les garder à une distance sûre l'un de
l'autre, même si les conditions de visi-
bilité sont si mauvaises que les pilotes ne
sont pas capables de voir le bout des
ailes de leur propre aéronef.

Contrôleurs par radar d'approche de précision

Par l'emploi d'un dispositif radar
hautement spécialisé, ces contrôleurs
sont capables de donner aux aéronefs
des directives d'atterrissage dans des
conditions de mauvaise visibilité.



Un contrôleur de la circulation
aérienne doit nécessairement être doué
d'un bon jugement et capable de
prendre des décisions fermes et
correctes; il doit prendre des mesures
immédiates lorsque la nécessité se fait
sentir. La responsabilité qui lui incombe
est lourde.

Étant donné la vitesse des avions à
réaction modernes et la forte densité de
la circulation aux principaux aéroports
canadiens, le contrôleur, pour bien
s'acquitter de sa tâche, doit être haute-
ment qualifié; il doit être capable de
remplir ses fonctions d'une manière
calme, pondérée et en professionnel,
même lorsqu'il travaille sous une tension
considérable durant de longues périodes.
Par conséquent, on tient compte de ces
qualités durant la période de formation
du candidat, en plus de son rendement
au point de vue des études.

cinq postes qui vous présentent un défi



Le travail des contrôleurs de la circulation aérienne comporte cinq fonctions spécialisées.

Contrôleurs au sol

Les contrôleurs au sol sont chargés du contrôle du mouvement des aéronefs sur le sol à l'aéroport ainsi que du mouvement des camions de service, du matériel de construction, des appareils de déneigement et des autres véhicules qui circulent sur les pistes d'un aéroport ou près de ces pistes. C'est le travail du contrôleur au sol de voir qu'aucun véhicule ne circule sur ou à travers une piste lorsqu'elle est requise pour l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef. Les conducteurs de ce matériel doivent demander la permission de circuler sur une piste ou de la traverser et doivent en tout temps obéir aux instructions du contrôleur au sol.

Contrôleurs d'aéroport

Ce sont les contrôleurs de la circulation aérienne qui dirigent le décollage et l'atterrissage des aéronefs, ou leur vol dans le voisinage d'un aéroport. Leur tâche consiste à accorder l'autorisation de vol et à donner des instructions qui assureront le mouvement sûr et ordonné des aéronefs, et de voir à ce qu'une direction efficace empêche les pilotes d'être retardés sans nécessité.

Ils travaillent, pour la plupart du temps, en voyant effectivement l'aéronef qu'ils contrôlent, bien que le radar ait été installé dans de nombreuses tours de contrôle pour leur permettre de "voir" au delà de leur portée visuelle normale durant les périodes de mauvaise visibilité.

Contrôleurs de région terminale

Les contrôleurs de région terminale dirigent les mouvements des aéronefs volant "aux instruments", qui arrivent et qui quittent les aéroports principaux. Ces contrôleurs sont habituellement logés dans une pièce située au-dessous de la tour de contrôle de l'aéroport. Ils sont aidés par le radar et par du matériel électronique de types différents à l'aide desquels ils peuvent déterminer la distance et la direction du mouvement des aéronefs qu'ils peuvent voir en tant que "tops" sur les écrans de leurs radars, et qui sont trop loin pour être sous le contrôle des contrôleurs de la tour.

D'une manière générale, le contrôleleur de région terminale assure la séparation et le mouvement des aéronefs jusqu'à environ 30 milles de l'aéroport.

Le caractère international du contrôle de la circulation aérienne ajoute de l'intérêt à la carrière. Les pilotes doivent être capables de communiquer avec le personnel de contrôle quel que soit le pays dans lequel ils se trouvent. L'anglais est la langue principale du service international du contrôle de la circulation aérienne. La communication entre les contrôleurs de différents pays, à cause de l'emploi d'une seule langue, permet un échange rapide d'idées et favorise un sentiment de fraternité ainsi qu'une compréhension de leurs travaux et de leurs problèmes respectifs.

La présente brochure vous donnera un aperçu des faits relatifs à une carrière au sein du contrôle de la circulation aérienne. Si vous aspirez à une vie qui offre un défi, de la responsabilité et la reconnaissance de vos capacités, si vous êtes prêts à vous soumettre à un programme de formation rigoureux en étant payé alors que vous étudiez, le contrôle de la circulation aérienne est la carrière qu'il vous faut.

Aux études, les futurs contrôleurs de la circulation aérienne apprennent à se servir des tableaux utilisés pour suivre les déplacements d'aéronefs dans un secteur donné.



L'équipe de spécialistes chargée de contrôler des milliers de vols quotidiens dans l'espace aérien canadien, et le transport en toute sécurité de dizaines de milliers de voyageurs, est composée de contrôleurs de la circulation aérienne du ministère des Transports.

Il y a de la place dans cette équipe pour les Canadiens jouissant d'une bonne santé qui possèdent leur diplôme d'école secondaire et qui veulent se faire une carrière dans l'un des emplois qui offrent le plus de satisfaction et de défi parmi ceux qui sont accessibles aux jeunes gens d'aujourd'hui.

Le travail du contrôleur de la circulation aérienne porte en lui sa récompense. Celle-ci comprend quelque chose de plus que le traitement, lequel est bon; le contrôleur jouit d'un statut spécial dans le monde de l'aviation. Le mouvement régulier et sûr de la circulation aérienne dans tous les grands aéroports dépend principalement de l'aptitude de ses contrôleurs de la circulation aérienne à penser clairement et à prendre des décisions en une fraction de seconde lorsque cela est nécessaire. Le contrôleur n'a pas le temps de "chercher dans le livre". Il doit connaître entièrement son affaire; lorsqu'un problème

surgit, il doit en trouver la solution et qui rend la carrière particulièrement attrayante.

Le contrôle de la navigation aérienne place dans une ambiance idéale ceux qui veulent faire partie d'un service progressif, dynamique et vital. Peu d'industries exigent le changement et la mise à jour continuels que l'industrie de l'aéronautique demande.

L'excellence de l'outillage et du personnel attaché au centre de contrôle régional de l'aéroport de Montréal contribue énormément à la sécurité de la navigation aérienne dans la région métropolitaine.

Le service de contrôle de la circulation aérienne doit constamment déterminer le besoin en nouveau matériel, acquérir ce matériel ou le mettre à point. Il doit aussi élaborer de nouvelles méthodes d'exploitation pour se tenir de pair avec les changements qui découlent de l'emploi d'aéronefs plus gros et plus rapides et pour faire face à leur nombre croissant.



traversent l'Atlantique au même moment dans les deux directions. »



Les préposés à la tour de contrôle de l'aéroport international de Montréal dirigent une bonne partie du trafic aérien international au pays.

L'énorme aérobuis à réaction, avec ses moteurs crachant déjà un ouragan d'air chaud, est arrêté sur l'aire de trafic à l'extérieur de l'aérogare de l'aéroport international de Montréal. A l'avant, le pilote et son équipage effectuent méthodiquement la vérification, avant le vol, des instruments et des commandes.

Puis vient l'ordre de la tour de contrôle.

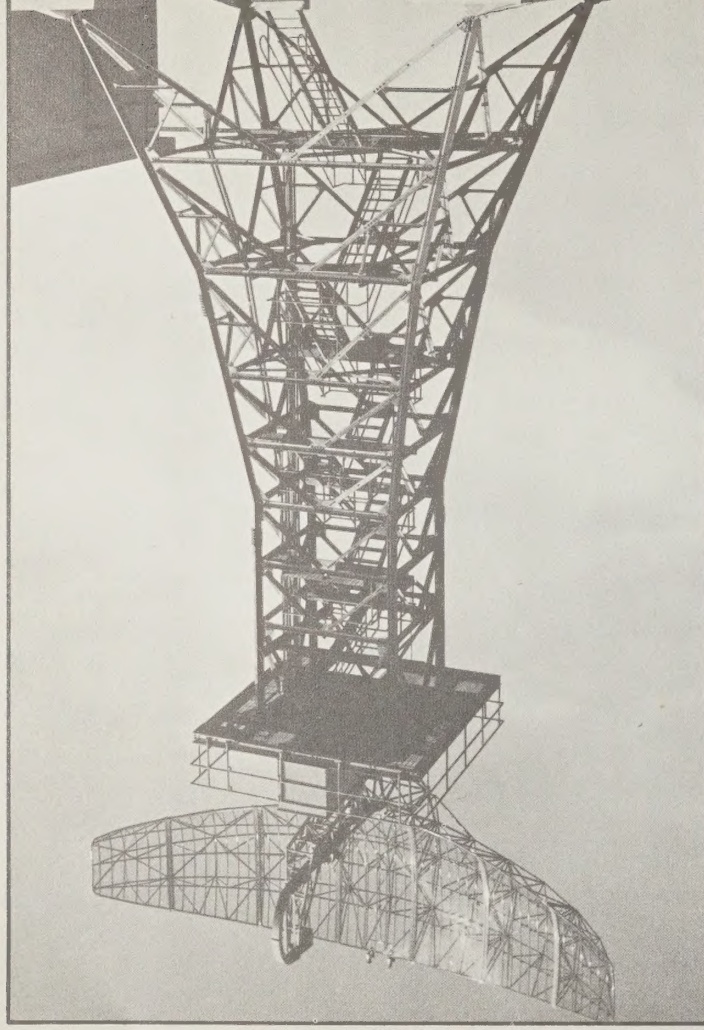
“ATC autorise Air France Zéro Trois Zéro pour aéroport Orly via Victor 316... niveau élevé 546 Québec...”

Le pilote prend note des instructions de la tour de contrôle et met en marche le gros aéronet qui s'éloigne de l'aérogare. Ensuite c'est le décollage dans un bruit de tonnerre et la longue ascension à l'est vers l'Europe.

Depuis l'instant où la tour de contrôle lui a donné l'autorisation de manœuvrer, le pilote sait que du décollage à l'atterrissage à Orly, à l'extérieur de Paris, une voie sûre dans l'espace aérien est réservée à son vol transatlantique; il n'aura pas de soucis au sujet d'autres vols incompatibles avec le sien, même si une douzaine d'aéronefs

SI VOUS AVEZ LES APTITUDES REQUISES,
UNE CARRIÈRE INTÉRESSANTE
S'OFFRE À VOUS,
AU SEIN DE LA FONCTION PUBLIQUE,
DANS LES SERVICES DU CONTRÔLE
DE LA CIRCULATION AÉRIENNE
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Ce puissant ensemble radar à l'aéroport international d'Ottawa
scrute le ciel dans un rayon de 150 milles de la tour de contrôle.*



PUBLICATION DE LA
DIVISION DES SERVICES D'INFORMATION,
AVEC L'AUTORISATION DU MINISTRE,
MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE
OTTAWA, 1969

contrôle de la circulation aérienne

enregistré

**ministère des transports
canada**